

Erteilt auf Grund des Ersten Überleitungsgesetzes vom 8. Juli 1949
(WIGBl. S. 175)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM
18. MAI 1953

DEUTSCHES PATENTAMT

PATENTSCHRIFT

Nr. 877 007

KLASSE 20f GRUPPE 44

U 1168 II / 20f

Dipl.-Ing. Alwin Düskow, Hannover
ist als Erfinder genannt worden

Ueberlandwerke und Straßenbahnen Hannover Aktiengesellschaft,
Hannover

Spurstangenhalterung für elektromagnetische Schienenbremsen

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 15. April 1951 an

Patentanmeldung bekanntgemacht am 11. September 1952

Patenterteilung bekanntgemacht am 2. April 1953

Auf Grund der Erkenntnis, daß die ruhige Lage von
Bremschuhen bei starr verbundenen Schienenbrems-
paaren bei steigender Geschwindigkeit durch Gleis-
unebenheiten und unruhigen Lauf des Fahrzeugs stark
5 gestört wird, sowie der Feststellung, daß die Brems-
schuhe bei stark fortgeschrittener Abnutzung der
Schienenlaufläche sich der Oberfläche nicht mehr ge-
nünftig anpassen, so daß infolge dieser Einflüsse die
Bremswirkung stark sinkt, hat man elektromagneti-
10 sche Schienenbremsen mit Spurhaltern versehen, die
am Fahrzeugrahmen befestigt sind und den Brems-
magneten gestatten, sich, ohne sich gegenseitig zu be-
einflussen, um eine parallel zu ihrer Längsrichtung
liegende Achse zu drehen. Dabei hat man jedoch über-
15 sehen, daß diese Ausführungen den Nachteil, den man
damit beseitigen wollte, nach wie vor besitzen. Er ent-
steht dadurch, daß der Spurhalter gegen die Wirkung

einer Metall- oder Gummifeder verschoben werden
muß, bevor beide Bremseisen sich gleitend auf eine
stark geneigte Laufläche legen können. Eine hierzu 20
erforderliche Kraft müßten die Bremsmagnete liefern.
Dabei müßte jedoch vorerst das von der Spurhalter-
feder und der Zugkraft der Tragfeder auf den Brems-
magnet übertragene Drehmoment durch ein ent-
gegengesetztes Drehmoment der Schienenbremszug- 25
kraft überwunden werden. Eine Zugkraft zur Erzeu-
gung eines solchen Momentes ist aber bei den gebräuch-
lichen Schienenbremsen, deren Zugkraft 4000 kg bei
0 mm Luftspalt beträgt, schon nicht mehr vorhanden,
wenn die Laufläche mehr als 1 mm abgeschrägt ist. 30
Noch ungünstiger liegen die Voraussetzungen, solange
die Schleiffläche der äußeren Bremseisen noch plan ist.
Das erstrebte Ziel läßt sich deshalb mit Ausführungen
der erwähnten Art nur begrenzt erreichen, weil in der

BEST AVAILABLE COPY

65

von der Schwerpunktachse innenwärts angeordnet
sind, daß das vom Gewicht der Spurstangen über
die Taschen (*G-G*) oder Stege (*S*) auf die Magnete (*A*)
übertragene Drehmoment die Bremsmagnete (*A*)
beim Aufsetzen der äußeren Bremsschuhkanten (*H*)
auf den Schienenkopf (*D*) selbsttätig nach innen

kippt, hingegen in der Ruhelage (Abstand *N*) die
Bremsmagnete senkrecht stellt.

Angezogene Druckschriften:

Deutsche Patentschriften Nr. 598 204, 631 193;
schweizerische Patentschrift Nr. 265 088.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

